Deutscher Bundestag **Drucksache 16/7094**

16. Wahlperiode 13. 11. 2007

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Elke Hoff, Birgit Homburger, Dr. Rainer Stinner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 16/6854 –

Umfang des Einsatzes von geschützten Fahrzeugen in Afghanistan

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Bundesverteidigungsminister hat mehrfach öffentlich, unter anderem in der Bundestagsdebatte zum Haushalt 2007 darauf hingewiesen, dass die Bundeswehr bereits jetzt über eine „optimale Ausrüstung und Ausbildung im Einsatz“ verfüge.

Weiterhin gilt die Weisung des Bundesministers der Verteidigung, wonach in Afghanistan Fahrten außerhalb der Feldlager nur in geschützten Fahrzeugen stattfinden dürfen. In Afghanistan werden durch die Bundeswehr zurzeit insbesondere Fahrzeuge des Typs WOLF MSS (Modularer Splitterschutz) eingesetzt. Diese Fahrzeuge und andere WOLF-Varianten, wie der WOLF MSA (Modulare Schutzausstattung), die in Afghanistan verwendet werden, erreichen „nicht das geforderte Schutzniveau“ wie die Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der FDP-Bundestagsfraktion vom 29. November 2006 (Bundestagsdrucksache 16/3931) antwortete. Zudem schrieb der Inspekteur des Heeres in dem Informationsschreiben für den Deutschen Bundestag „Das Heer im Einsatz. Auftrag = Schutz und Wirkung“ auf Seite 9, dass Fahrzeuge des Typs WOLF nicht einmal den Schutzlevel 2 erreichen und „deshalb schnellstmöglich (…) abgelöst werden müssen“, da beispielsweise der Schutz eines WOLF MSS „nur bis zur Unterkante der Seitenfenster reicht“. Auf die schriftliche Nachfrage zur Kleinen Anfrage der FDP-Bundestagsfraktion vom 3. Juli 2007 (Bundestagsdrucksache 16/5993) gab die Bundesregierung an, dass Besatzungen der Fahrzeuge WOLF MSS in Afghanistan zusätzlich Schutzweste und Helm anlegen müssten, um zumindest ein Minimum an Schutz gewährleisten zu können. Fahrzeuge des Typs WOLF sind derzeit bei schwierigen Geländeverhältnissen in der Regel die einzigen im Bestand der Bundeswehr befindlichen Fahrzeuge, die in Afghanistan eingesetzt werden können. Dass Fahrzeuge des Typs WOLF nur bedingt für den Einsatz in Afghanistan geeignet sind, hat beispielsweise der Anschlag auf eine Bundeswehrpatrouille am 5. Oktober 2007 gezeigt, bei dem Soldaten in einem WOLF MSS durch einen Selbstmordattentäter teilweise schwer verwundet wurden. Ein Ersatz der veralteten WOLF-Fahrzeuge durch geschützte Führungs- und Funktionsfahrzeuge (GFF) Klasse 1 ist aber frühestens ab 2009/ 2010 zu erwarten. Fahrzeuge der GFF Klassen 2 bis 4 werden frühestens 2008 in die Bundeswehr eingeführt werden können. Ebenso ist die Ausstattung der Bundeswehrfahrzeuge in Afghanistan mit Kleinstörsendern gegen Improvised Explosive Devices (IED) immer noch unzureichend. Neue geschützte Transportfahrzeuge

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Verteidigung vom 9. November 2007 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

(GTF), die nach Erfahrungen aus dem Irak- und Afghanistaneinsatz besonders häufig angegriffen werden, stehen der Bundeswehr noch gar nicht zur Verfügung. Da ein Zulauf der GTF nicht vor 2010 zu erwarten ist, werden Teile des alten Bestandes an ungeschützten LKW der Bundeswehr nachgerüstet werden müssen.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Der Schutz unserer Soldaten im Einsatz bleibt oberstes Ziel der Bundesregierung. Um dem Ziel des bestmöglichen Schutzes gerecht zu werden und gleichzeitig die Auftragserfüllung in den Einsatzkontingenten sicher zu stellen, wurden als Reaktion auf die erhöhte Gefährdung für die Soldaten schnellstmöglich Fahrzeuge der Bundeswehr mit vorhandenem Schutz in die Einsatzgebiete verlegt und weitere Fahrzeuge mit Modularem Splitterschutz (MSS) und Modularer Schutzausstattung (MSA) nachgerüstet. Gleichzeitig wurden und werden in erheblichem Umfang auf dem Markt verfügbare Fahrzeuge mit höherem Schutzniveau und Störsender gegen die Bedrohung durch IED[1] über Einsatzbedingten Sofortbedarf beschafft.

Auch geschützte Fahrzeuge, die das für deren grundsätzlichen Einsatzzweck geforderte Schutzniveau erreichen, können nicht gegen alle Bedrohungseventualitäten schützen. Sie können nur die Folgen feindlicher Handlungen minimieren. Den besten Schutz für die in Afghanistan eingesetzten zivilen Experten für Entwicklungszusammenarbeit, Polizisten und Soldaten bietet letztlich die umfassende Unterstützung der afghanischen Regierung beim Wiederaufbau der staatlichen Institutionen. Insbesondere der Aufbau von Sicherheitsstrukturen sowie der Zivilgesellschaft erhöhen die Sicherheit, da nur so Aggressoren die Legitimitätsgrundlage ihres Handelns in den Augen der Bevölkerung nachhaltig entzogen werden kann.

Das umfassende Vertrauen der afghanischen Bevölkerung in ihre staatlichen Institutionen und die internationale Sicherheitspräsenz bilden das Fundament für die Sicherheit unserer Soldaten im Einsatz.

1. Wie viele geschützte Fahrzeuge aufgeschlüsselt nach Typen und Klassen besitzt die Bundeswehr in Afghanistan?

Die Ausstattung der Bundeswehr mit geschützten Fahrzeugen in Afghanistan ist in der beigefügten Anlage dargestellt.

2. Welche Probleme treten in Afghanistan mit geschützten Fahrzeugen auf und wie häufig?

Mit den extremen klimatischen und geographischen Nutzungsbedingungen ist ein erhöhter Verschleiß der Fahrzeuge verbunden. Dieser bedingt einen erhöhten Instandsetzungsbedarf. Häufigkeit und Art der Probleme mit geschützten Fahrzeugen werden nicht zentral dokumentiert.

3. Was unternimmt die Bundesregierung gegen diese auftretenden Probleme?

Neben der Instandsetzung im Einsatzgebiet sowohl durch militärische Instandsetzungskräfte wie auch durch Firmenteams der Hersteller wird der erhöhte Verschleiß u. a. auch durch einsatzangepasste Wartungsintervalle, kompletten Austausch der Fahrzeuge sowie Bedarfsinstandsetzung in Deutschland aufgefangen. Darüber hinaus verbessert die Bundeswehr in Zusammenarbeit mit den Herstellern die eingesetzten Fahrzeuge kontinuierlich.

---

[1] IED = Improvised Explosive Devices

4. In welchen Bereichen der Thematik „geschützte Fahrzeuge“ sieht die Bundesregierung Verbesserungsbedarf und welche Anstrengungen zur Behebung unternimmt sie?

Die Anzahl der Fahrzeuge, deren Schutzwirkung unterhalb des geforderten Standards liegt, wird kontinuierlich verringert. Diese Fahrzeuge werden sukzessive durch geschützte Fahrzeuge ersetzt, die das geforderte Schutzniveau erreichen.

Durch die Einrichtung eines Korridors für geschützte Fahrzeuge im Bundeswehrplan hat die Bundesregierung einen ersten Schritt zur Verbesserung der Situation vollzogen.

Die Voraussetzungen zur ständigen Verbesserung der Ausstattung mit geschützten Fahrzeugen werden durch priorisierte Projektierungsabläufe im Rüstungsprozess geschaffen. Die dringlich geforderten Segmente der geschützten Fahrzeuge befinden sich bereits im Realisierungsprozess. Der Zeitbedarf für die unabdingbaren technischen Zulassungsuntersuchungen wurde dabei bereits auf das vertretbare Minimum reduziert.

Im Bereich des Verwundetentransports mit geschützten Fahrzeugen wurden durch die Zusatzpanzerung von Transportpanzern FUCHS, die Beschaffung von DURO BAT[2] im Rahmen des Einsatzbedingten Sofortbedarfs, die geplante Beschaffung von Sanitätsfahrzeugen BV 206 S und die Entscheidung für das Rüstungsvorhaben „schweres geschütztes Sanitätskraftfahrzeug“ (sgSanKfz) auf Basis des GTK BOXER bereits umfangreiche Verbesserungen erreicht bzw. eingeleitet. Im Segment des kleindimensionierten geschützten Verwundetentransportraums werden übergangsweise die vorhandenen Fahrzeuge der Luftbeweglichen Arzttrupps (LBAT) vom Typ WOLF mit MSS nachgerüstet.

5. Wie häufig werden Fahrzeuge des Typs WOLF in Afghanistan bei Fahrten außerhalb des Lagers eingesetzt?

Über konkrete Zahlen zum Einsatz der Fahrzeuge des Typs WOLF außerhalb der Feldlager kann aus Gründen der Sicherheit der eingesetzten deutschen Soldaten keine Auskunft gegeben werden, da diese Angaben Rückschlüsse auf die Operationsführung erlauben würden.

6. Wann können die ersten WOLF-Fahrzeuge durch das GFF Klasse 1 ersetzt werden?

Die Geschützten Führungs- und Funktionsfahrzeuge (GFF) Klasse 1 werden zurzeit aufgrund der Erkenntnisse aus den rüstungstechnischen Untersuchungen hinsichtlich der militärischen Forderungen (Unvereinbarkeit der Forderungen zu Schutz, Nutzlast und Mobilität) neu bewertet. Ein Zulauf der GFF Klasse 1 ist somit frühestens ab 2009 zu erwarten.

7. Wie vereinbart sich die Weisung des Bundesministers der Verteidigung in Afghanistan, nur in geschützten Fahrzeugen außerhalb des Lagers zu fahren mit der Tatsache, dass die meisten der in Afghanistan durch die Bundeswehr eingesetzten Fahrzeuge solche des Typs WOLF MSS und MSA sind?

Auch wenn das Schutzniveau der Fahrzeuge des Typs WOLF (MSA, MSS und SSA[3]) nicht dem der GFF entspricht, sind diese Fahrzeuge als geschützt zu bezeichnen.

[2] BAT = Beweglicher Arzttrupp
[3] SSA = Sonderschutzausstattung

8. Sind die Fahrzeuge, die mit den Schutzpaketen MSS, MSA und SSA ausgestattet sind, nach Meinung der Bundesregierung ausreichend für die in Afghanistan aktuellen Bedrohungen gewappnet?

Die Fahrzeuge des Typs WOLF (MSA, MSS und SSA) bieten nachweislich einen besseren Schutz als ungeschützte Fahrzeuge. Die zuletzt vorgenommene Nachrüstung mit Modularem Splitterschutz (MSS) entspricht vor allem im Hinblick auf die Bedrohung durch Artillerie- und Minensplitter der in diesem Bereich geforderten Schutzwirkung.

9. Welche Einschränkungen ergeben sich in der Patrouillentätigkeit der Bundeswehr durch die derzeit zur Verfügung stehenden geschützten Fahrzeuge in Afghanistan?

Die Patrouillentätigkeit wird durch die Geländebeschaffenheit im Einsatzland sowie die Geländegängigkeit der eingesetzten Fahrzeuge beeinflusst. Dieser Tatsache wird mit dem Fahrzeugmix an geschützten Fahrzeugen angemessen Rechnung getragen. Mehrtägige Patrouillen bei entsprechender logistischer Ausstattung und lageangepasster Zusammenstellung der Fahrzeuge ermöglichen Operationen im gesamten Verantwortungsbereich.

10. Wie viel Prozent der deutschen Area of Responsibility (AoR) in Afghanistan können durch Bundeswehr-Patrouillen mit geschützten Fahrzeugen regelmäßig befahren werden?

Auf die Antwort zu Frage 9 wird verwiesen.

11. Trifft es zu, dass das ATF DINGO und ESK MUNGO in Afghanistan aufgrund der Geländebeschaffenheit vor Ort häufig nicht eingesetzt werden können?

Dies trifft für das ATF DINGO nicht zu. Das ESK MUNGO wird aufgrund der Nichteignung des Fahrwerkes für die schwierigen geographischen Bedingungen in Afghanistan aus dem Einsatzgebiet abgezogen.

12. Trifft es zu, dass Fahrzeuge des Typs YAK/DURO in Afghanistan häufig liegenbleiben, da sie nicht mit einem notwendigen Reifendruckregelsystem ausgestattet sind?

Dies trifft nicht zu.

13. Warum werden Fahrzeuge des Typs BV 206 S, die laut Bundesregierung nicht das geforderte Schutzniveau erreichen (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der FDP-Bundestagsfraktion, Bundestagsdrucksache 16/3931 zu Nr. 4) nach Afghanistan verlegt (vgl. www.bundeswehr.de vom 26. September 2007)?

Die Sanitätsfahrzeuge des Typs BV 206 S wurden aufgrund ihrer besonderen Eignung für den Einsatz unter den extrem fordernden geographischen Bedingungen Nordost-Afghanistans verlegt. Sie erreichen das geforderte Schutzniveau in begrenztem Umfang, werden aber im Übergang genutzt, bis besser geschützte und ebenfalls hochbewegliche Fahrzeuge zur Verfügung stehen, welche auch unter den gegebenen schwierigen Geländestrukturen in Nordost-Afghanistan zur sanitätsdienstlichen Unterstützung der Patrouillenkräfte eingesetzt werden können.

14. Ist geplant, GTK BOXER in Afghanistan einzusetzen, und wenn ja, mit welchen Aufgaben?

Nach Einführung des GTK BOXER in die Bundeswehr ist ein Einsatz dieses gepanzerten Fahrzeugs auch in Afghanistan sehr wahrscheinlich. Konkrete Planungen liegen hierfür noch nicht vor.

15. Wie viel Prozent der Fahrzeuge der Feldlager in Masar-e-Sharif, Kunduz und Faysabad werden für Fahrten außerhalb des Lagers genutzt?

Grundsätzlich stehen alle verfügbaren geschützten Fahrzeuge für regelmäßige Einsätze außerhalb der Feldlager zur Verfügung.

Der Anteil der geschützten Fahrzeuge am Fahrzeuggesamtbestand in den jeweiligen Standorten in Afghanistan ist:

Mazar-e Sharif	70 Prozent,
Kunduz	94 Prozent,
Feyzabad	89 Prozent.

16. Wie viel Prozent der deutschen geschützten Fahrzeuge sind mit Kleinstörsendern gegen IED ausgestattet?

Über konkrete Zahlen zu Ausstattung und Einsatz der geschützten Fahrzeuge mit Störsendern kann aus Gründen der Sicherheit der eingesetzten deutschen Soldaten keine Auskunft gegeben werden, da diese Angaben Rückschlüsse auf die Operationsführung erlauben würden.

17. Wie viele Langzeitpatrouillen werden von den einzelnen PRT im Schnitt pro Monat ausgeführt, und entspricht diese Anzahl den Vorstellungen der Bundesregierung zur Erfüllung des Auftrages von ISAF?

Über konkrete Zahlen zu Langzeitpatrouillen der PRT kann aus Gründen der Sicherheit der eingesetzten deutschen Soldaten keine Auskunft gegeben werden, da diese Angaben Rückschlüsse auf die Operationsführung erlauben würden.

18. Wenn ja, welche Auswirkungen hat dieser Umstand auf die Durchführung von Langzeitpatrouillen und Patrouillen zur Absicherung im Nahbereich des jeweiligen Feldlagers der Bundeswehr in Afghanistan?

Auf die Antwort zur Frage 17 wird verwiesen.

19. Trifft es zu, dass geschützte Fahrzeuge der Bundeswehr in Afghanistan aufgrund der Gegebenheiten vor Ort nicht mit eigenen Lufttransportmitteln verlegt werden können?

Das trifft nicht zu.

20. Wenn ja, warum kann die Bundeswehr dies nicht, und welche Fahrzeuge sind davon betroffen?

Auf die Antwort zu Frage 19 wird verwiesen.

21. Welche und wie viele zivilen ungeschützten Fahrzeuge setzt die Bundeswehr in Afghanistan ein?

In Mazar-e Sharif werden innerhalb des Lagers vereinzelt zivile Fahrzeuge eingesetzt. Im Zuge des Mobilitätskonzeptes Afghanistan ist der Ersatz dieser Fahrzeuge durch geeignete militärische Fahrzeuge angewiesen.

22. Welche Aufgaben haben diese zivilen ungeschützten Fahrzeuge im Einzelnen?

Die zivilen ungeschützten Fahrzeuge werden in Ergänzung zu den militärischen Fahrzeugen lediglich im internen Dienstbetrieb innerhalb der Einsatzliegenschaften eingesetzt.

23. Warum und wie lange werden diese zivilen ungeschützten Fahrzeuge in Afghanistan eingesetzt?

Auf die Antworten zu den Fragen 21 und 22 wird verwiesen.

24. Wie werden ungeschützte militärische Fahrzeuge der Bundeswehr in Afghanistan genutzt?

Militärische ungeschützte Fahrzeuge werden zur Unterstützung des internen Dienstbetriebes nur innerhalb der Liegenschaften eingesetzt.

25. Welche Entscheidungen wurden bei der Auswahl geschützter Führungs- und Funktionsfahrzeuge in den Klassen 1 bis 4 bis heute getroffen und warum?

Die Auswahl in der GFF Klasse 2 ist mit dem EAGLE IV der Firma Mowag aufgrund der vorliegenden Untersuchungsergebnisse in Abstimmung mit dem militärischen Bedarfsträger entschieden. In der Klasse 3 ist grundsätzlich der DINGO, Großraum, Firma KMW ausgewählt. Für Verwendungen mit Bedarf an großvolumigen Arbeitsräumen bei großer Stehhöhe ist der DURO/YAK verfügbar, auch wenn dieser nicht ganz das für GFF 3 geforderte Schutzniveau erreicht. Die Auswahl wurde auf der Grundlage der in den Phasendokumenten festgelegten Kriterien, insbesondere der Integrationsmöglichkeit der geforderten Funktionalitäten, getroffen.

Über die Typvertreter GFF Klasse 1 und GFF Klasse 4 kann erst in 2008 entschieden werden, da die Erprobungen noch nicht abgeschlossen sind (GFF 1) bzw. noch nicht begonnen haben (GFF 4).

Die Luftwaffe hat auf der Grundlage der potenziellen Leistungsdaten der GFF Klasse 1 entschieden, auf GFF der Klasse 1 vollständig zu verzichten. Alle Forderungen der Luftwaffe werden durch die GFF der Klassen 2 bis 4 abgedeckt.

Der Zentrale Sanitätsdienst der Bundeswehr folgt grundsätzlich den streitkräftegemeinsamen Festlegungen zur Auswahl von Trägerfahrzeugen für Missionsmodule bei GFF. Im Hinblick auf die Besonderheiten des Verwundetentransports wurde abweichend von DINGO in der Klasse GFF 3 das Fahrzeug DURO ausgewählt, da es die Realisierung sanitätsdienstlich bereitzustellender Funktionalitäten mit dem zu fordernden Nutzraumvolumen besonders begünstigt.

26. Trifft es zu, dass die Entscheidung über Entwicklung und Beschaffung eines Fahrzeuges der GFF Klasse1 noch nicht getroffen werden konnte, da alle zur Verfügung stehenden Nachweisexemplare die Forderungen der Bundeswehr nicht erfüllen konnten und daher eine Verzögerung der Einführung von GFF Klasse 1 zu befürchten ist?

Auf die Antworten zu den Fragen 6 und 25 wird verwiesen.

27. Kann die Serienbeschaffung von GFF Klasse 2 und 3 wie geplant in 2008 beginnen?

Die Beschaffung von GFF Klasse 2 und 3 kann in 2008 begonnen werden. Bei der Klasse 2 ist jedoch nur mit einer geringen Stückzahl gegen Ende des Jahres zu rechnen, da zunächst die Serie anlaufen muss und die Serienreife sicherzustellen ist.

28. Kann die Serienbeschaffung von GFF Klasse 1 und 4 wie geplant in 2009/2010 beginnen?

Falls die weiteren Untersuchungen und Planungen positiv verlaufen, kann in den Klassen 1 und 4 die Beschaffung voraussichtlich bereits ab 2009 beginnen.

29. Wie viele geschützte Führungs- und Funktionsfahrzeuge sollen, aufgeschlüsselt nach Klassen, im Zeitraum zwischen 2008 und 2012 beschafft werden?

Die Gesamtsumme der in den Jahren 2008 bis 2012 zu beschaffenden GFF kann derzeit nur aus den Bundeswehrplanzahlen entnommen werden, da eine GFF-Serie zurzeit nicht beauftragt ist. Darüber hinaus ist die Umsetzung der Beschaffungsplanung im Haushalt noch zu verifizieren.

Im Bundeswehrplan 2008 sind 992 geschützte Führungs- und Funktionsfahrzeuge in den Jahren 2008 bis 2012 eingeplant. Diese gliedern sich wie folgt auf:

GFF 1: 247

GFF 2: 486

GFF 3: 236

GFF 4: 23

Darüber hinaus sind 141 LKW, mittel geschützt, auf Basis DURO in verschiedenen Funktionsvarianten eingeplant.

30. Ist die Luftverladbarkeit von neuen GFF mit heutigen und zukünftigen bundeswehreigenen Lufttransportmitteln gesichert?

Für alle GFF ist die Luftverladbarkeit in bundeswehreigenen Lufttransportmitteln gefordert. Diese Forderung wurde bei allen GFF Klassen berücksichtigt.

Bei den GFF Klasse 1 zeigen die Erkenntnisse aus den bisherigen Untersuchungen, dass die geforderte Luftverladbarkeit nur zu Lasten anderer Forderungen, wie z. B. Schutz oder Mobilität, erreicht werden kann. Dieser Sachverhalt führt zu einer Neubewertung der militärischen Forderungen wie bereits bei der Antwort zu Frage 6 dargestellt.

31. Kann die Serienbeschaffung von GTF wie geplant 2010 beginnen?

Nach derzeitigem Planungsstand kann die Serienbeschaffung der GTF in 2010 eingeleitet werden. Abhängigkeiten bestehen insbesondere im Hinblick auf die zeitgerechte Lieferung der Demonstratoren ab Ende 2007 bis Mitte 2008 und die erfolgreiche Qualifizierung dieser Fahrzeuge.

32. Kann ein Vorziehen der Beschaffung geschützter Transportfahrzeuge bis 15 t Gewicht (GTF 15 t) nach Prüfung der Sachlage tatsächlich durchgeführt werden?

Ein Vorziehen der GTF in der Zuladungsklasse 15 t wird derzeit geprüft und hängt wesentlich von der schutztechnischen Qualifikation des baugleichen TEP[4]-Trägerfahrzeuges ab. Der Beginn der entsprechenden Untersuchungen hierzu ist für November 2007 vorgesehen.

33. Welche Anschlussverwendung haben die nachgerüsteten Fahrzeuge nach der Einführung der GTF in der Bundeswehr?

Aufgrund des Alters der nachgerüsteten Fahrzeuge und des hohen Grades der Beanspruchung in den laufenden Einsätzen ist eine weitere Nutzung nach Zulauf der GTF nicht vorgesehen. Die nachgerüsteten Fahrzeuge werden dementsprechend der Verwertung zugeführt.

34. Können die Zeitvorgaben für den Zulauf der GTF in die Bundeswehr eingehalten werden?

Nach derzeitigem Erkenntnisstand können die Zeitvorgaben eingehalten werden.

35. Kann die Bundesregierung sicherstellen, dass GTF in vollem Umfang eingeführt werden, auch wenn nachgerüstete Fahrzeuge im Bestand der Bundeswehr sind?

Die Beschaffung von GTF kann entsprechend der technischen und haushalterischen Umsetzbarkeit der Planung in vollem Umfang erfolgen. Die umgerüsteten Fahrzeuge werden bis zum Ende der geplanten Nutzungsdauerverlängerung verwendet und dann durch den planmäßigen Zulauf der GTF abgelöst.

36. Wie bewertet die Bundesregierung die Zusammenarbeit mit der Industrie bei den Untersuchungen zur Auswahl von GFF und GTF?

Die bisherige Vorgehensweise bei der Untersuchung von Demonstratoren GFF und GTF sowie die sich daraus ergebende Zusammenarbeit mit der Industrie war konstruktiv und zielführend.

[4] TEP = Truppenentseuchungs-/ -entstrahlungs-/ -entgiftungsplatz

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333